Nations Unies ECE/TRANS/WP.29/GRSP/51



Conseil économique et social

Distr. générale
20 juin 2012
Français
Original: anglais

Commission économique pour l’Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de l’harmonisation des Règlements concernant les véhicules

Groupe de travail de la sécurité passive

Cinquante et unième session
Genève, 21-25 mai 2012

Rapport du Groupe de travail de la sécurité passive sur sa cinquante et unième session

Table des matières

GE.12-22408 (F) 300712 070812

I. Participation

1. Le Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP) a tenu sa cinquante et unième session à Genève, du 21 au 25 mai 2012, sous la présidence de Mme M. Versailles (États-Unis d'Amérique). Des experts des pays dont les noms suivent ont participé à ses travaux, conformément à l'article 1 a) du Règlement intérieur du Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (TRANS/WP.29/690 et Amend.1): Afrique du Sud, Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Pologne, République de Corée, République tchèque, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie, Suède, Suisse et Turquie. Un expert de la Commission européenne (CE) était aussi présent, ainsi que des experts des organisations non gouvernementales suivantes: Association européenne des fournisseurs de l'automobile (CLEPA), Association internationale des constructeurs de motocycles (IMMA), Comité européen du véhicule expérimental (CEVE), Consumers International (CI), Fondation pour l'automobile et la société (Fondation FIA) et Organisation internationale des constructeurs de véhicules automobiles (OICA).

2. On trouvera à l'annexe I du présent rapport les documents sans cote distribués pendant la session.

II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/1;
Document informel GRSP-51-04.

3. Le Groupe de travail a examiné et adopté l'ordre du jour (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/1) proposé pour la cinquante et unième session, auquel ont été ajoutés les points 22 f), 22 g) et 23 ainsi que l'ordre d'examen des points (GRSP-51-04). On trouvera la liste des groupes de travail informels relevant du GRSP à l'annexe VIII du présent rapport.

III. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 2 de l'ordre du jour)

4. Aucune information nouvelle n'a été communiquée à propos de ce point.

IV. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête) (point 3 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSP-51-22, GRSP-51-23, GRSP-51-24 et GRSP-51-37.

5. L'expert du Royaume-Uni, Président du groupe de travail informel de la phase 2 du RTM n° 7, a rendu compte au GRSP de l'état d'avancement des travaux du groupe:

a) Les travaux du groupe de travail informel avaient progressé de manière satisfaisante sur l'élaboration d'une proposition tendant à redéfinir la hauteur des appuie-tête non plus comme hauteur absolue mais comme hauteur «effective» et à définir une nouvelle procédure pour la mesure de cette hauteur. Il a été noté que la valeur effective à fixer en tant que hauteur prescrite était une caractéristique critique et qu'il pourrait être plus

efficace de discuter de cette question lors des sessions du GRSP proprement dit plutôt qu'au sein du groupe informel;

b) Le groupe informel avait noté qu'il existait des divergences en ce qui concerne certaines cotes des divers gabarits tridimensionnels point H (3-D «H») présents sur le marché et que certains fabricants appliquaient des tolérances plus serrées pour leurs gabarits que celles spécifiées dans la norme SAE. Le groupe informel étudie actuellement s'il convient de spécifier de nouvelles tolérances pour le gabarit 3-D H et, dans ce cas, si cette modification devrait s'appliquer uniquement au RTM-ONU n° 7 (et au Règlement ONU n° 17) ou à tous les Règlements ONU et RTM-ONU dans lesquels l'utilisation du gabarit est prescrite. L'expert de la SAE a été invité à participer aux réunions du groupe informel, et on a exprimé le souhait que des propositions transparentes et claires concernant la définition du gabarit puissent être adoptées;

c) En ce qui concerne l'essai dynamique visant à évaluer le risque de lésion par coup de fouet, il a été confirmé que le groupe s'efforce actuellement de parvenir à un accord pour prescrire uniquement le mannequin de choc arrière BioRID II dans le cadre du RTM-ONU (qui remplacerait le mannequin Hybrid III auquel il est actuellement fait référence). L'élaboration de critères de lésion était d'une importance critique pour parvenir à cet objectif, mais les travaux de recherche dans ce domaine n'avaient pas progressé comme prévu.

6. Le Président du groupe informel a rappelé au GRSP que le Comité européen du véhicule expérimental (CEVE) avait recommandé le mannequin BioRID II comme choix unique pour une évaluation cinématique et que le GRSP avait reçu une proposition des experts du Japon et de la CE visant à introduire cette approche dans le Règlement n° 17 de l'ONU. Il a ajouté qu'une évaluation initiale des données provenant de l'étude CE récente donnait à conclure que la question de la reproductibilité des résultats obtenus avec le mannequin BioRID ne se posait pas dans le contexte de l'analyse cinématique. Il a fait savoir que l'énoncé actuel du RTM-ONU prévoit la possibilité d'introduire le mannequin BioRID comme variante au lieu du mannequin Hybrid III et que cette possibilité subsistait au cas où l'on appliquerait l'approche cinématique. Enfin, il a annoncé que la prochaine réunion du groupe informel se tiendrait les 18 et 19 juin 2012 à Munich (Allemagne).

7. L'expert de l'Allemagne, Président du Groupe d'évaluation technique BioRID (TEG) a présenté le rapport de situation (GRSP-51-22) sur les travaux du Groupe. Il a attiré l'attention sur le fait que la réponse du mannequin variait lors du remplacement de pièces et que des essais de certification et un meilleur contrôle des caractéristiques des matériaux pourraient être nécessaires.

8. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-51-23 qui passait en revue les principales conclusions des discussions du groupe informel du RTM-ONU n° 7 phase 2 en ce qui concerne la question de la hauteur de l'appuie-tête. Par le biais du document GRSP-51-24, il attirait en outre l'attention sur la nécessité réelle d'augmenter la hauteur de l'appuie-tête. L'expert de l'OICA a déclaré que la discussion devrait d'abord porter sur la définition de la méthode de mesure, puis ensuite traiter des valeurs limites de hauteur. En ce qui concerne la première phase du RTM-ONU, l'expert de l'OICA a rappelé au GRSP que la conclusion du CEVE à ce stade était favorable à une augmentation limitée de la hauteur et à l'application d'un déport arrière de 40 mm, en vue de maximiser le rapport coût-avantage. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion à sa session de décembre 2012 sur des propositions éventuelles concernant le RTM-ONU n° 7 phase 2 soumises par le groupe informel. Il a aussi été recommandé que des propositions semblables soient simultanément appliquées au Règlement ONU n° 17, afin de maintenir la concordance entre les deux Règlements.

9. Le GRSP a pris note de la décision du WP.29, à sa session de mars 2012 (ECE/TRANS/WP.29/1095, par. 93), d'établir une résolution spéciale n° 2 (S.R.2) définissant un protocole concernant la gestion des plans et les services d'étalonnage et de maintenance associés aux instruments d'essai. Comme suite à cette discussion, le Président du groupe informel du RTM-ONU n° 7 phase 2 a présenté le document GRSP-51-37 en tant que proposition concrète fondée sur l'introduction du mannequin BioRID II comme point de départ. La proposition a reçu l'approbation de principe du GRSP et les experts ont été invités à communiquer d'autres observations en temps opportun au Président du groupe informel du RTM-ONU n° 7 phase 2 pour lui permettre d'élaborer une proposition actualisée pour la session de juin 2012 du WP.29 pour examen.

V. Règlement technique mondial n° 9 (Protection des piétons) (point 4 de l'ordre du jour)

A. Règlement technique mondial phase 2

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/13;
Document informel GRSP-51-25.

10. L'expert de l'Allemagne, Président du groupe de travail informel du RTM-ONU n° 9 phase 2, a présenté le second rapport de situation sur les travaux du groupe informel (GRSP-51-25) et il a annoncé son intention de le soumettre à la session de juin 2012 du WP.29. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion sur ce point à sa session de décembre 2012, date à laquelle il disposerait des résultats des travaux du groupe de travail informel du RTM-ONU n° 9 phase 2.

B. Proposition d'amendement 2

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2;
Documents informels GRSP-51-10-Rev.1 et GRSP-51-33-Rev.2.

11. Suite aux préoccupations exprimées lors de la session de décembre 2011 du GRSP, l'expert de la CE a présenté le document GRSP-51-10-Rev.1, établi en collaboration par les experts des Pays-Bas et de l'OICA, et visant à modifier la proposition initiale. D'autres observations sur la proposition avaient été émises par les experts de la Corée du Sud, du Japon et des États-Unis d'Amérique. Le GRSP a alors examiné le document GRSP-51-33-Rev.2 établi sur cette base (qui remplaçait les GRSP-51-10, GRSP-51-10-Rev.1 et GRSP-51-33-Rev.1). Certains experts ont toutefois formulé une réserve pour étude sur cette proposition. Le GRSP a invité le secrétariat à distribuer le document GRSP-51-33-Rev.2 sous une cote officielle pour sa session de décembre 2012. Enfin, il a recommandé aux experts d'établir une version actualisée du rapport final sur les travaux relatifs à l'amendement 2 du RTM-ONU (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/2) dans la mesure où cela était nécessaire et d'élaborer une proposition semblable d'amendements au Règlement ONU sur la protection des piétons pour la prochaine session du GRSP.

VI. Choc latéral (point 5 de l'ordre du jour)

A. Projet de règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau

Document: Document informel GRSP-51-16.

12. L'expert de l'Australie, au nom du Président du groupe de travail informel du Règlement technique mondial ONU (RTM-ONU) sur les essais de choc latéral contre un poteau, a présenté une proposition de projet de RTM-ONU sur cette question (GRSP-51-16). Il a informé le GRSP que les travaux se poursuivaient en étroite collaboration avec le groupe de travail informel de l'harmonisation des mannequins de choc latéral. Il a signalé en outre que la référence au gabarit 3-D H était provisoire dans la proposition et qu'à l'avenir ces dispositions devraient s'appliquer dans la S.R.2, en vue de maintenir des tolérances uniformes en matière de détermination de la position de place assise (voir par. 5 du présent rapport). Enfin, il a annoncé que la prochaine réunion du groupe de travail informel se tiendrait les 20 et 21 juillet 2012.

13. Le GRSP a recommandé aux experts d'envoyer leurs observations concernant le GRSP-51-16 à l'expert de l'Australie avant le 7 juin 2012 pour examen à la prochaine réunion du groupe informel.

B. Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral

Document: Document informel GRSP-51-30.

14. L'experte des États-Unis d'Amérique a informé le GRSP (GRSP-51-30) des résultats de la dernière réunion du groupe de travail informel de l'harmonisation concernant le mannequin d'essai de choc latéral (WorldSID) tenue à Londres le 21 mars 2012. Elle a annoncé que le groupe de travail informel comptait achever les travaux sur le mannequin du 50e centile dans les délais prévus. Elle a toutefois souligné qu'il subsistait des questions importantes en ce qui concerne la disponibilité du mannequin: i) des négociations seraient encore nécessaires avec le fabricant pour assurer la disponibilité du dossier de plans et du manuel d'utilisation; ii) des travaux de certification supplémentaires seraient nécessaires en ce qui concerne la zone pelvienne du mannequin; et iii) d'autres discussions seraient nécessaires sur l'instrumentation de mesure de la déformation thoracique multiaxes.

15. Les experts de l'OICA et du Royaume-Uni ont suggéré d'adopter le même calendrier pour l'adoption du mannequin WorldSID et du RTM-ONU sur l'essai de choc latéral contre poteau, de manière à ce que le mannequin soit mis à la disposition des Parties contractantes. Le GRSP a décidé de reprendre les discussions sur ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2012 sur la base d'une proposition présentée par le groupe de travail informel.

VII. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques (point 6 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/AC.3/32;
Documents informels GRSP-51-19-Rev.1 et GRSP-51-20-Rev.1.

16. Comme suite à la décision de l'AC.3 d'établir deux groupes de travail informels pour les véhicules électriques (voir le document ECE/TRANS/WP.29/1095, par. 133), le GRSP a examiné le premier rapport de situation sur les travaux du groupe de travail

informel de la sécurité électrique (GRSP-51-20-Rev.1) et son mandat (GRSP-51-19-Rev.1), établis par l'expert des États-Unis d'Amérique. Il a été précisé que les deux groupes de travail informels auraient des calendriers de travail différents et que, pour le moment, ils feraient rapport séparément sur les progrès de leurs travaux au Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3). Le GRSP a approuvé le premier rapport de situation du groupe de travail informel, a adopté son mandat (GRSP-51-19-Rev.1) tel qu'il est reproduit dans l'annexe II du présent rapport, et il a décidé de solliciter l'approbation de l'AC.3 à sa session de juin 2012.

VIII. Compatibilité entre véhicules en cas de choc (point 7 de l'ordre du jour)

17. Aucune information nouvelle n'a été soumise au titre de ce point.

IX. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible (point 8 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33;
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12;
Documents informels GRSP-51-05 et GRSP-51-21-Rev.1.

18. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document GRSP-51-21, qui tenait compte des dernières modifications proposées par les groupes de travail informels spéciaux de la sécurité (SGS) au texte principal du projet de RTM-ONU (ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12, qui remplaçait l'ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/33). L'expert de l'OICA a présenté le document GRSP-51-05 où il était proposé de supprimer les crochets apposés de part et d'autre des prescriptions concernant la protection physique contre le contact avec des circuits à haute tension. Les propositions ont fait l'objet de certaines observations de l'expert du Japon, portant principalement sur les tolérances concernant la pression dans le réservoir à hydrogène (GRSP-51-21-Rev.1). Les experts du Japon et de la CE ont vivement recommandé l'adoption du projet de RTM-ONU. L'expert de la CE a fait savoir qu'une analyse comparative de la législation européenne sur les véhicules alimentés à l'hydrogène d'une part (Règlements CE n° 79/2009 et UE n° 406/2010) et le projet RTM-ONU d'autre part, étaient disponibles sur le site suivant: http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/projects/report-hydrogen-powered-vehicles_en.pdf.

19. Le GRSP a toutefois décidé de remettre l'adoption du projet de RTM-ONU à sa session de décembre 2012, pour laisser plus de temps aux experts du groupe de la sécurité SGS pour discuter des dernières modifications introduites et des questions de la protection physique des personnes contre le contact avec les circuits à haute tension. Les experts ont été invités à communiquer des observations sur la proposition (GRSP-51-21-Rev.1 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/12) à l'expert des États-Unis d'Amérique avant la date limite de présentation des documents officiels pour la session de décembre 2012 du GRSP (voir par. 49). Dans l'entretemps, le GRSP a décidé de solliciter l'accord du WP.29 et de l'AC.3 à leur session de juin 2012 pour la prolongation du mandat du groupe SGS jusqu'en décembre 2012.

X. Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes) (point 9 de l'ordre du jour)

20. Aucune information nouvelle n'a été soumise au titre de ce point.

XI. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité) (point 10 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/4;
Document informel GRSP-51-08.

21. L'expert du Royaume-Uni a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3, ayant pour objet d'introduire des prescriptions permettant de régler les ancrages supérieurs de ceinture effectifs sur 1es véhicules des catégories M_2 et M_3 au-dessous de la hauteur minimale prescrite par le Règlement. Le GRSP a noté que la proposition ne prenait pas en compte les systèmes de retenue pour enfants homologués par type conformément au Règlement ONU n° 44. En conséquence, l'expert de l'Allemagne a suggéré de reprendre la discussion sur la question des dispositifs de retenue pour enfants sur les autobus à la prochaine session du GRSP. Le GRSP a finalement adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3 tel qu'amendé par l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise au vote à leur session de novembre 2012, en tant que projet de complément 5 à la série 07 d'amendements.

22. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/4 présenté par les experts de la Belgique et de l'Allemagne, visant à corriger des erreurs concernant les angles d'ancrage (α 1 et α 2), et le document GRSP-51-08 présenté par l'expert de l'OICA, visant à corriger une erreur dans les prescriptions concernant les sièges avant des véhicules de la catégorie M_1. Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/4 sans modification, et le GRSP-51-08 tel qu'il est reproduit à l'annexe III du présent rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre ces deux propositions au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise au vote à leur session de novembre 2012 en tant que partie (voir par. 21 du présent rapport) du projet de complément 5 à la série 07 d'amendements.

XII. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité) (point 11 de l'ordre du jour)

Documents: Documents informels GRSP-51-09 et GRSP-51-14.

23. Le GRSP a pris note du document GRSP-51-09 où il était proposé d'élever le seuil d'accélération de la sangle à 3 g afin d'éviter que la ceinture ne se bloque lorsque l'occupant essaye de l'attacher. Certains experts du GRSP toutefois ont posé des questions sur l'impact réel qu'aurait cette proposition sur la sécurité et ils ont demandé que d'autres arguments à l'appui de celle-ci soient présentés. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2012 sur la base d'une proposition révisée établie par l'expert de la CLEPA.

24. Le GRSP a examiné le document GRSP-51-14, présenté par l'expert de l'OICA, qui proposait d'aligner le texte du Règlement ONU n° 16 sur les dispositions concernant l'étiquetage du coussin gonflable récemment introduites dans le Règlement ONU n° 94 (choc avant). La proposition a suscité certaines observations, notamment quant à savoir s'il était préférable de reproduire le texte complet de ces prescriptions (figurant dans le Règlement ONU n° 94) ou plutôt de faire référence au numéro des paragraphes correspondants. Le GRSP a décidé de reprendre la discussion de ce point à sa session de décembre 2012 sur la base d'une proposition révisée présentée par l'expert de l'OICA.

XIII. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges) (point 12 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23; ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/10.

25. L'expert des Pays-Bas a retiré le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/23 et le GRSP a décidé de maintenir le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2009/15 inscrit à l'ordre du jour de ses prochaines sessions en attendant les résultats des travaux du groupe informel du RTM-ONU n° 7 phase 2.

26. Enfin, l'expert de l'Allemagne a annoncé qu'une proposition révisée sur les sièges repliables serait présentée pour la session de décembre 2012 du GRSP.

XIV. Règlement n° 22 (Casques de protection) (point 13 de l'ordre du jour)

Documents: Document informel GRSP-51-32.

27. L'expert de la France a fait une présentation (GRSP-51-32) où il annonçait qu'une nouvelle proposition d'amendement serait soumise à la session de décembre 2012 du GRSP en vue d'introduire des prescriptions concernant l'élément pare-soleil des écrans de casques.

XV. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants) (point 14 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5, ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/6; Documents informels GRSP-51-15, GRSP-51-27, GRSP-51-31 et GRSP-51-36-Rev.1.

28. Le GRSP a examiné le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5 présenté par l'expert de l'Allemagne, qui visait à prévenir un décrochage non intentionnel des systèmes de retenue pour enfants de type ISOFIX de leurs ancrages. Cette proposition a fait l'objet de certaines observations et propositions de modifications de la part des experts du GRSP (GRSP-51-15 et GRSP-51-27). En outre, le GRSP a examiné le document GRSP-51-36-Rev.1, remplaçant les documents GRSP-51-15 et GRSP-51-27 et ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5. Enfin, le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5, comme modifié par l'annexe IV du présent rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise au vote à leur session de novembre 2012 en tant que projet de complément 6 à la série 04 d'amendements.

29. L'expert des Pays-Bas a présenté le document GRSP-51-31, remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/6, qui visait à résoudre certaines questions d'interprétation sur la position de la sangle abdominale lors de l'essai dynamique. L'expert du Royaume-Uni a suggéré d'introduire dans la proposition elle-même un schéma afin d'exclure définitivement toute divergence d'interprétation. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de cette question à sa session de décembre 2012, à laquelle serait présenté un nouveau document établi par l'expert des Pays-Bas. Le secrétariat a en outre été invité à distribuer le document GRSP-51-31 sous une cote officielle.

XVI. Règlement n° 94 (Choc avant) (point 15 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7;
Documents informels GRSP-51-06, GRSP-51-07-Rev.1 et GRSP-51-26.

30. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/7 introduisant des prescriptions concernant les véhicules équipés de systèmes de verrouillage des portes actionnés automatiquement. L'expert de l'OICA a fait une présentation (document GRSP-51-06) traitant d'une proposition (GRSP-51-07-Rev.1) visant à introduire une possibilité d'essai supplémentaire du véhicule, à savoir une configuration mixte de portes verrouillées et de portes non verrouillées. L'expert du Japon a émis une réserve pour étude sur le document GRSP-51-07-Rev.1, et le GRSP a invité le secrétariat à le distribuer sous une cote officielle à la session de décembre 2012 du GRSP.

31. Le président du groupe de travail informel du choc avant a présenté le dernier rapport de situation sur les travaux de son groupe (GRSP-51-26). Il a informé le GRSP que le groupe de travail informel examinerait les outils existants et prendrait en compte les résultats des programmes de recherche en cours sur cette question au niveau international. Il a fait savoir que, dans une première étape et sur la base de ces résultats, le groupe proposerait un amendement au Règlement ONU n° 94 d'ici à la session de mai 2014 du GRSP.

XVII. Règlement n° 95 (Choc latéral) (point 16 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9;
Documents informels GRSP-51-12 et GRSP-51-13.

32. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/9 qui traitait de prescriptions identiques devant s'appliquer aux véhicules à systèmes de verrouillage des portes actionnés automatiquement dans le cadre du Règlement ONU n° 95 (voir par. 30 ci-dessus). En conséquence, l'expert de l'OICA a présenté un document (GRSP-51-13) présentant des propositions visant à unifier les prescriptions (GRSP-51-12). Le GRSP a invité le secrétariat à distribuer le document GRSP-51-12 sous une cote officielle à la session de décembre 2012 du GRSP.

XVIII. Règlement n° 100 (Construction et sécurité de fonctionnement des véhicules électriques à batterie) (point 17 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/8,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10;
Documents informels GRSP-51-02, GRSP-51-11 et GRSP-51-35.

33. L'expert de l'Allemagne, Président du groupe d'experts intéressés des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSEE), a informé le GRSP des résultats des travaux du groupe figurant dans le dernier rapport de situation à ce sujet (GRSP-51-35). Il a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10 et le dernier projet d'amendements (GRSP-51-02) proposés au Règlement ONU n° 100 par le groupe SRSEE. Il a aussi présenté une version d'ensemble du Règlement ONU incluant les amendements proposés (GRSP-51-11). Le GRSP a adopté le document ECE/TRANS/WP.29/

GRSP/2012/10, comme modifié par l'annexe V du présent rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise au vote à leur session de novembre 2012, en tant projet de série 02 d'amendements au Règlement n° 100.

34. En outre, le GRSP a décidé de solliciter des instructions de la part du WP.29 à sa session de juin 2012 concernant la possibilité d'adresser éventuellement une demande au Groupe de travail du transport des marchandises dangereuses (WP.15) en vue de résoudre la question de l'interdiction au transport (aussi bien maritime qu'aérien) de batteries de poids supérieur à 35 kg.

35. L'expert des Pays-Bas a présenté le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/8 visant à inclure les véhicules électriques de la catégorie L dans le champ d'application du Règlement ONU n° 100. Le GRSP a rappelé que le mandat du groupe SRSEE, adopté à la session de mai 2011 du GRSP (voir ECE/TRANS/WP.29/GRSP/49, annexe VI), traitait d'une seconde étape du mandat de travail du Groupe concernant la catégorie L de véhicules électriques. Le GRSP a décidé de renvoyer le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/8 devant le groupe SRSEE, ainsi qu'une proposition éventuelle annoncée par l'expert de la CE. Il a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de décembre 2012 lorsqu'il disposerait des résultats des travaux du groupe SRSEE.

XIX. Autobus et autocars (point 18 de l'ordre du jour)

36. Le GRSP a clos la discussion sur cette question menée au titre du point 10 de l'ordre du jour (voir par. 20 ci-dessus) et il a décidé de maintenir ce point inscrit à l'ordre du jour de ses prochaines sessions.

XX. Projet de Règlement sur la protection des piétons (point 19 de l'ordre du jour)

A. Proposition de complément 1 au projet de Règlement

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/18,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/19.

37. Faisant référence aux discussions menées au titre du point 4 b) de l'ordre du jour (voir par. 10), le GRSP a décidé de reporter l'examen de ce point à sa session de décembre 2012.

B. Proposition de série 01 d'amendements au projet de Règlement

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/14,
ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2011/20.

38. Le GRSP a décidé de remettre la discussion au titre de ce point de l'ordre du jour à sa session de décembre 2012, en attendant de disposer des résultats des travaux du groupe de travail informel.

XXI. Projet de nouveau Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants (point 20 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/53;
Documents informels GRSP-51-34, GRSP-51-38, GRSP-51-39, GRSP-51-40 et GRSP-51-41.

39. L'expert de la France, Président du groupe de travail informel des dispositifs de retenue pour enfants, a présenté le rapport de situation sur l'avancement des travaux de son groupe (GRSP-51-34). Il a ensuite demandé que le mandat du groupe informel soit étendu pour inclure les phases 2 et 3 des travaux prévus. Le GRSP a approuvé la demande tendant à modifier le mandat du groupe informel conformément au document GRSP-51-34, tel qu'il est reproduit à l'annexe VI du présent rapport, et de solliciter l'accord du WP.29 à sa session de juin 2012.

40. L'expert du Japon a présenté deux documents (GRSP-51-38 et GRSP-51-39), ainsi qu'un résumé de la recherche exécutée dans son pays (GRSP-51-40) sur un essai de choc latéral s'appliquant aux dispositifs de retenue pour enfants (DRE), ayant pour objet d'introduire une proposition d'amendements (GRSP-51-41) au projet de Règlement ONU sur les DRE. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen du document GRSP-51-41, ainsi qu'une autre proposition éventuelle d'amendements au projet de Règlement ONU (ECE/TRANS/WP.29/2012/53) à sa session de décembre 2012. En conséquence, le secrétariat a été invité à distribuer le document GRSP-51-41 sous une cote officielle à la prochaine session du GRSP.

XXII. Amendements collectifs − Règlements n°s 12, 94, 95 et 100 (point 21 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/WP.29/2012/11;
Document informel GRSP-51-01-Rev.1.

41. Le GRSP a examiné le document GRSP-51-01-Rev.1, remplaçant le document ECE/TRANS/WP.29/2012/11, qui présentait des corrections rédactionnelles s'appliquant aux Règlements ONU. Le GRSP a ensuite adopté le document ECE/TRANS/WP.29/2012/11 tel que modifié par l'annexe VII du présent rapport. Le secrétariat a été invité à transmettre la proposition au WP.29 et à l'AC.1 pour examen et mise au vote à leur session de novembre 2012 en tant que projet de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 12, projet de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement ONU n° 94, projet de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement ONU n° 95 et projet de complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement ONU n° 100.

XXIII. Questions diverses (point 22 de l'ordre du jour)

A. Échange d'informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive

Document: Document informel GRSP-51-17.

42. L'expert des États-Unis d'Amérique a présenté le document GRSP-51-17, donnant au GRSP des informations sur la proposition d'amendement en cours d'examen à la procédure d'essai des ancrages des ceintures de sécurité, tendant à prescrire un nouveau

dispositif d'application de la force (DAF) dans la norme fédérale FMVSS 210 (ancrages de la ceinture de sécurité). Il a donné les références du site Internet où les requêtes et observations pouvaient être envoyées et il a informé le GRSP que celui-ci pourrait demander à la National Highway Traffic Safety Agency une extension de la date limite pour la présentation de ses observations.

B. Accord de 1997 (Contrôle technique périodique) − Élaboration du projet de Règle n° 2

43. Aucune information nouvelle n'a été soumise à ce sujet.

C. Systèmes de transport intelligents (STI)

44. Le GRSP a noté que le «Plan d'action de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) − 20 initiatives mondiales pour la période 2012 à 2020» avait été adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-quatorzième session.

D. Véhicules à moteur silencieux

45. Le GRSP a noté que la première réunion du groupe de travail informel des véhicules à moteur silencieux devait se tenir du 18 au 20 juillet à Washington (États-Unis) et il a invité les experts intéressés à y participer.

E. Définitions et acronymes figurant dans les Règlements relevant de la responsabilité du GRSP − Initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie

Documents: Documents informels GRSP-51-03 et GRSP-51-28.

46. Le GRSP a repris l'examen de l'initiative du Groupe de travail de la pollution et de l'énergie (GRPE), tendant à recenser toutes les définitions et tous les acronymes présents dans les règlements relevant de sa responsabilité, de manière à éviter les erreurs d'interprétation lorsque ceux-ci étaient appliqués dans d'autres règlements. En conséquence, l'expert de la CE a présenté le document GRSP-51-03, recensant tous ceux présents dans les textes actuels des Règlements ONU annexés à l'Accord de 1958. Simultanément, l'expert de la France, Président du groupe de travail informel DRE, a présenté le document GRSP-51-28, énumérant tous les acronymes et toutes les définitions figurant dans le Règlement ONU n° 44. Le GRSP a invité ses experts et les présidents des groupes de travail informels à envoyer leurs observations concernant le document GRSP-51-03 à l'expert de la CE avant la date limite de présentation des documents officiels (voir par. 49) de sa session de décembre 2012.

F. Mise au point d'une homologation de type international du véhicule entier (IWVTA) et participation des groupes de travail

Document: Document informel GRSP-51-18.

47. Rappelant la discussion qui avait eu lieu au cours de la session de mars 2012 du WP.29 (ECE/TRANS/WP.29/1095, par. 57 à 59), l'expert du Japon a présenté le document GRSP-51-18, où il était fait rapport sur les activités du groupe de travail informel de l'IWVTA et sur le rôle de l'ambassadeur de l'IWVTA en tant que conseiller auprès des

groupes de travail. Le GRSP a décidé de désigner le Japon en tant qu'ambassadeur et d'attendre les résultats de la session de juin 2012 du WP.29 pour disposer d'informations plus détaillées à ce sujet.

G. Règlement n° 29 (Cabines des véhicules utilitaires)

Document: Document informel GRSP-51-29-Rev.1.

48. L'expert de la Fédération de Russie a présenté le document GRSP-51-29-Rev.1, où il était proposé que le champ d'application du Règlement ONU s'étende à toutes les catégories de véhicules N. Il a expliqué que le texte actuel exemptait des prescriptions tous les véhicules ne comportant pas une cabine séparée par rapport au compartiment de charge (véhicule de type fourgon). L'expert de la Suède a fait valoir que les essais inclus dans la série 03 d'amendements au Règlement ONU avaient été conçus par le groupe de travail informel de la résistance des cabines des véhicules utilitaires pour les véhicules d'un poids supérieur à 7,5 t. Il a fait observer que l'extension du champ d'application, telle qu'elle était proposée par la Fédération de Russie, pourrait constituer une seconde phase des travaux du groupe de travail informel. L'expert de l'OICA, anciennement secrétaire du groupe de travail informel, a rappelé au GRSP que son groupe avait décidé délibérément d'accroître la rigueur des essais s'appliquant seulement aux véhicules ayant une cabine du conducteur séparée. Le GRSP a décidé de reprendre l'examen de ce point à sa session de décembre 2012 et il a invité le secrétariat à distribuer le document GRSP-51-29-Rev.1 sous une cote officielle.

XXIV. Ordre du jour provisoire de la prochaine session (point 23 de l'ordre du jour)

49. Pour sa cinquante-deuxième session, qui doit se tenir à Genève du 11 (14 h 30) au 14 (12 h 30) décembre 2012, le Groupe de travail a noté que la date limite pour la soumission des documents officiels au secrétariat avait été fixée au 14 septembre 2012, soit douze semaines avant le début de la session. L'ordre du jour provisoire ci-après a en outre été adopté:

1. Adoption de l'ordre du jour.
2. Règlement technique mondial n° 1 (Serrures et organes de fixation des portes).
3. Règlement technique mondial n° 7 (Appuie-tête).
4. Règlement technique mondial n° 9 (Protection des piétons):
    a) Phase 2 du Règlement technique mondial;
    b) Proposition d'amendement 2.
5. Essais de choc latéral:
    a) Projet de Règlement technique mondial sur les essais de choc latéral contre un poteau;
    b) Harmonisation des mannequins d'essai de choc latéral.
6. Règlement technique mondial sur les véhicules électriques.
7. Compatibilité entre véhicules en cas de choc.
8. Véhicules à hydrogène et à pile à combustible.

9. Règlement n° 11 (Serrures et organes de fixation des portes).

10. Règlement n° 14 (Ancrages des ceintures de sécurité).

11. Règlement n° 16 (Ceintures de sécurité).

12. Règlement n° 17 (Résistance mécanique des sièges).

13. Règlement n° 22 (Casques de protection).

14. Règlement n° 29 (Cabine des véhicules utilitaires).

15. Règlement n° 44 (Dispositifs de retenue pour enfants).

16. Règlement n° 94 (Choc avant).

17. Règlement n° 95 (Choc latéral).

18. Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie).

19. Autobus et autocars.

20. Projet de Règlement sur la protection des piétons:

    a) Proposition de complément 1 au projet de Règlement;

    b) Proposition de série 01 d’amendements au projet de Règlement.

21. Projet de nouveau Règlement sur les dispositifs de retenue pour enfants.

22. Questions diverses:

    a) Échange d’informations sur les prescriptions nationales et internationales en matière de sécurité passive;

    b) Accord de 1997 (Contrôle technique périodique) − Élaboration du projet de règle n° 2;

    c) Systèmes de transport intelligents (STI);

    d) Véhicules à moteur silencieux (VMS);

    e) Définitions et acronymes figurant dans les Règlements relevant de la responsabilité du GRSP: initiative du Groupe de travail de la pollution et de l’énergie;

    f) Mise au point d’une homologation de type internationale du véhicule entier (IWVTA) et participation des groupes de travail.

23. Élection du Bureau.

Annexe I

[English only]

Liste des documents (GRSP-51-…) distribués sans cote officielle pendant la session

*N^o^*	*Communiqué par*	*Point de l'OJ*	*Langue*	*Titre*	*Suite donnée*
01/ Rev.1	OICA	21	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/11 − Proposal for supplements to UN Regulations Nos. 12, 94, 95 and 100	(d)
02	Président du groupe REESS	17	E	Proposed amendment to document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/10 (Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 100)	(d)
03	Commission européenne	22(e)	E	Abbreviations and Acronyms used in the UN Regulations of GRSP (and other GRs) (1958 Agreement)	(c)
04	(Président du GRSP)	1	E	Running order of the provisional agenda	(a)
05	OICA	8	E	Proposal for amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2012/12 − UN Draft global technical regulation (UN GTR) on hydrogen fuelled vehicles	(a)
06	OICA	15	E	UN Regulation No. 94 (Frontal collision)	(a)
07/ Rev.1	OICA	10	E	Proposal for revision of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2012/7 − Proposal for Supplement [3] to the 02 series of amendments to UN Regulation No. 94 (Frontal-collision)	(b)
08	OICA	10	E	Proposal of amendments to the 07 series of amendments to UN Regulation No. 14 (Safety-belt anchorages)	(d)
09	CLEPA	11	E	Proposal for Supplement 4 to the 06 series of amendments to UN Regulation No. 16 (Safety-belts)	(a)
10/ Rev.1	(EC/NL/OICA)	4(b)	E	Comments on the proposed amendments to UN GTR No. 9 in working document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31	(a)
11	Allemagne	17	E	Proposal for the 02 series of amendments to UN Regulation No. 100	(a)
12	OICA	16	E	Proposal for revision of ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2012/9 − Proposal for Supplement [2] to the 03 series of amendments to UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(b)
13	OICA	16	E	UN Regulation No. 95 (Lateral collision)	(a)
14	OICA	11	E	Proposal for Supplement 3 to the 06 series of amendments to UN Regulation 16 (safety belts)	(a)
15	Japon	14	E	Proposal for amendment to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2012/5 (UN Regulation No.44 Child Restraint Systems)	(a)

N°	*Communiqué par*	*Point de l'OJ*	*Langue*	*Titre*	*Suite donnée*
16	Australie	13	E	Draft proposal of UN Global Technical Regulation on Pole Side Impact	(a)
17	États-Unis d'Amérique	22(a)	E	Proposal to Amend the FMVSS 210 Test Procedure	(a)
18	Japon	22(f)	E	Development of the International World Vehicle Type Approval (IWVTA) system and involvement of the Working Parties: Candidate items for technical regulations applicable to IWVTA and guideline for grs to review technical regulations applicable to IWVTA	(a)
19/ Rev.1	États-Unis d'Amérique	6	E	Terms of Reference for the informal group on Electric Vehicle Safety (EVS)	(d)
20/ Rev.1	États-Unis d'Amérique	5(a)	E	Report of the 1st Meeting of the informal group on Electrical Vehicle Safety − Global Technical Regulation	(a)
21/ Rev.1	États-Unis d'Amérique	8	E	Proposal of amendments to ECE/TRANS/WP.29/GRSP/ 2012/12	(a)
22	Allemagne	3	E	Draft status report of the BioRID Technical Expert Group (TEG)	(a)
23	Pays-Bas	3	E	UN GTR No. 7 measuring method for effective head restraint height	(a)
24	Pays-Bas	3	E	Actual needed height of head restraints	(a)
25	Allemagne	4(a)	E	Draft second progress report of the informal group on Phase 2 of UN GTR No. 9 (IG GTR9 − PH2)	(a)
26	France	15	E	51st GRSP Session status report of Informal Group on Frontal Impact	(a)
27	France	14	E	UN Regulation No. 44 (CRS) - Proposal for Supplement 6 to the 04 series of amendments	(a)
28	France	22(e)	E	List of acronyms (English/French) in UN Regulation No. 44 (CRS)	(c)
29/ Rev.1	Fédération de Russie	22(g)	E	Proposal for draft revision to UN Regulation No. 29 (Cab's strength) − 03 series of amendments	(b)
30	Président du groupe des mannequins de choc latéral	5(b)	E	Report on the 8th meeting of the Side Impact Dummies informal working group, held in London, UK on March 21, 2012.	(a)
31	Pays-Bas	14	E	Proposal for Supplement 6 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (CRS)	(b)
32	France	13	E	Proposal of amendments to UN Regulation No. 22 (Protective helmets)	(a)
33/ Rev.2	Commission européenne	4(b)	E	Proposal to modify the proposed amendments to UN GTR No 9 (Pedestrian safety) in working document ECE/TRANS/WP.29/AC.3/31	(b)

N°	*Communiqué par*	*Point de l'OJ*	*Langue*	*Titre*	*Suite donnée*
34	France	13	E	Status report of the Informal Working Group on Child Restraint Systems for the 51th GRSP session	(d)
35	Président du groupe REESS	17	E	Final status report of the Rechargeable Energy Storage systems (REESS) group of interested experts	(a)
36/ Rev.1	France	14	E	Proposal for Supplement 6 to the 04 series of amendments to UN Regulation No. 44 (CRS)	(d)
37	Royaume-Uni et États-Unis d'Amérique	3	E	Draft UN Special Resolution No. 2	(c)
38	Japon	20	E	Comparison of CRS Side Impact Test Results Using by Acceleration Type Sled and Deceleration type Sled	(a)
39	Japon	20	E	Japanese proposal for the draft new Regulation on Child Restraints Systems	(a)
40	Japon	20	E	Summary of Research on CRS Side Impact Test in Japan (draft new Regulation on Child Restraint Systems)	(a)
41	Japon	20	E	Proposal of amendment to ECE/TRANS/WP.29/2012/53 (draft new Regulation on Child Restraints Systems)	(b)

Notes:

a) Document dont l'examen est achevé ou qui doit être remplacé.

b) Document dont l'examen comme document officiel sera poursuivi à la prochaine session.

c) Document dont l'examen comme document informel sera poursuivi à la prochaine session.

d) Document adopté et à soumettre au WP.29.

Annexe II

Mandat du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques (EVS)

Texte adopté sur la base du document GRSP-51-19-Rev.1 (voir par. 16 du rapport)

A. Introduction

1. Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3), en novembre 2011, a donné son accord général à une proposition commune des États-Unis d'Amérique, du Japon et de l'Union européenne tendant à établir deux groupes de travail chargés de traiter des questions de sécurité et d'environnement relatives aux véhicules électriques (EV). La proposition (ECE/TRANS/WP.29/2012/36 et Corr.1) a été transmise au Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules (WP.29) à sa session de mars 2012 pour poursuite de l'examen et adoption officielle. Le WP.29 a adopté cette proposition, avec comme coresponsables techniques la Chine conjointement avec le Japon, les États-Unis et l'Union européenne, comme enregistré dans les rapports.

2. L'objectif des travaux des deux groupes sera de rechercher une convergence réglementaire à l'échelle mondiale dans le cadre de l'Accord de 1998. Le présent document a pour objet de définir le mandat du groupe de travail de la sécurité des véhicules électriques (EVS), qui aura pour tâche d'établir un règlement technique mondial ONU (RTM ONU) pour les véhicules électriques incluant les aspects de sécurité électrique des circuits à haute tension, de sécurité des composants électriques et des systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSEE).

B. Objet de la proposition

3. Le RTM devra traiter des risques de sécurité particuliers posés par les véhicules électriques et leurs composants. Il se fondera dans toute la mesure du possible sur des critères fonctionnels de manière à ne pas faire entrave aux progrès technologiques ultérieurs. Les travaux d'élaboration seront précédés par un échange d'informations sur les prescriptions actuelles et futures prévues dans les pays sur la sécurité des véhicules électriques se fondant sur la section C de la proposition officielle (ECE/TRANS/WP.29/2012/36 et Corr.1), et sur les bases et résultats de recherche scientifiques et techniques existants.

4. Compte tenu de l'évolution constante de la technologie des véhicules électriques et des plans établis par les constructeurs de véhicules pour produire les véhicules électriques en plus grande série dans un avenir proche, il est essentiel de s'attaquer aux problèmes des risques de sécurité potentiels présentés par les véhicules électriques en utilisation normale et après accident, y compris les risques de chocs électriques en cas de contact avec les circuits haute tension et les dangers potentiels liés aux accumulateurs à lithium ions et/ou autres systèmes rechargeables de stockage de l'énergie (SRSEE) (en particulier ceux contenant des électrolytes inflammables).

5. Le RTM devra aussi formuler des prescriptions et définir des protocoles d'essai en vue de garantir que le système des véhicules ou ses composants électriques fonctionnent de manière sûre, sont protégés de manière appropriée, et sont surveillés électriquement lors de la recharge à partir de sources extérieures, que ce soit à domicile ou en d'autres endroits.

6. Le RTM traitera de la sécurité électrique vis-à-vis des circuits à haute tension, de composants électriques tels que les connecteurs et boîtiers de raccordement, et des SRSEE en particulier lorsque ces systèmes utilisent des électrolytes inflammables. Les prescriptions de sécurité devront traiter de la sécurité des véhicules électriques aussi bien en service et qu'après un accident. Les éléments clefs à prendre en compte devraient être les suivants:

a) Sécurité en service normal du véhicule, hors travaux de maintenance et de réparation:

i) Protection contre les chocs électriques;

ii) Prescriptions de sécurité concernant la recharge électrique conductive et inductive, y compris les organes de connexion;

iii) Prescriptions de sécurité concernant les risques liés aux SRSEE, y compris les aspects tels que: chocs thermiques, cycles thermiques, chocs mécaniques, décharge profonde de la batterie, résistance d'isolement, surcharge de la batterie, vibrations, résistance au feu et aux courts-circuits, etc.;

b) Sécurité pendant et après un accident:

i) Protection contre les chocs électriques;

ii) Résistance du SRSEE en cas d'accident, y compris les aspects tels que: limitation des pertes en électrolyte, maintien en place de la batterie et préservation des caractéristiques de sécurité du SRSEE;

iii) Évaluation de la sécurité et procédures de stabilisation du SRSEE.

7. Dans la mesure du possible, les experts de ce groupe, dans le cadre du processus d'élaboration du RTM, devront procéder comme suit:

a) Identifier les risques potentiels pour la sécurité spécifiques aux véhicules électriques;

b) Élaborer et évaluer les prescriptions en se fondant sur les analyses et évaluations exécutées pour justifier les prescriptions;

c) Élaborer et valider les procédures d'essai sur la base des évaluations existantes et des résultats de la recherche;

d) Éviter d'introduire des prescriptions constituant une entrave à la conception et des dispositions non techniquement justifiées.

8. Enfin, d'autres questions que le groupe pourrait prendre en considération dans la mesure où elles peuvent avoir une incidence sur les dispositions techniques à établir sont les suivantes:

a) Différentes normes s'appliquant dans le domaine de l'électromobilité (prises de raccordement sur les véhicules pour la recharge) et systèmes de communications véhicule-réseau (gestion intelligente de la charge);

b) Meilleures pratiques ou principes directeurs à l'intention des fabricants et/ou des personnels des services d'urgence.

9. En ce qui concerne les aspects relatifs au bruit et à la compatibilité électromagnétique, ils ne relèveront pas du groupe de travail informel de la sécurité des véhicules électriques (EVS).

C. Procédures de travail du groupe

a) Le groupe de travail informel EVS sera présidé par les États-Unis d'Amérique, et aura pour vice-présidents l'Union européenne et la Chine et pour secrétaire le Japon.

b) Le groupe de travail informel EVS fera un rapport au Groupe de travail de la sécurité passive (GRSP). La participation aux travaux du groupe est ouverte à tous les participants aux travaux du GRSP y compris les Parties contractantes à l'Accord de 1958 et 1998 et aux organisations non gouvernementales (ONG), mais n'est pas limitée à ces participants. Le président doit veiller à ce que les experts qualifiés participent aux réunions et il peut autoriser la participation d'autres membres dont l'expertise pourrait être utile pour le groupe.

c) La langue de travail officielle du groupe informel EVS sera l'anglais.

d) Les sessions doivent se tenir avec l'accord de la majorité des participants, sur la base de la proposition commune du président, des vice-présidents et du secrétariat.

e) Tous les documents seront diffusés par courriel auprès des membres et transmis au secrétariat de la CEE pour affichage sur le site Internet UNECE/GRSP dans un délai suffisant avant les réunions. Le groupe de travail informel peut refuser de discuter de toute question ou toute proposition qui n'a pas été diffusée au moins dix jours ouvrables avant la réunion prévue.

f) Ordre du jour: Un ordre du jour provisoire sera établi par le président, les vice-présidents et le secrétariat conformément aux demandes des participants au groupe informel. Le premier point de l'ordre du jour provisoire de chaque session est l'adoption de l'ordre du jour. Le second point traite de la discussion des questions soulevées par les décisions de la réunion antérieure et l'adoption du procès-verbal de la session antérieure.

g) Les propositions seront adoptées par consensus. Lorsqu'il n'est pas possible de parvenir à un consensus, le président exposera au GRSP les différents points de vue exprimés. Le président pourra solliciter des instructions de l'AC.3 et du GRSP en cas de besoin.

h) Procès-verbal des réunions: Un projet de procès-verbal de chaque réunion sera diffusé avant la session suivante en vue d'être officiellement adopté à cette session.

i) Rapports: Le rapport sur l'état d'avancement des travaux du sous-groupe informel sera présenté au GRSP et à l'AC.3 par oral ou dans un document informel par le président ou un participant désigné du groupe.

D. Calendrier

a) 14-18 novembre 2011: Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (155e session) − Le Comité exécutif de l'Accord de 1998 (AC.3) donne son accord sur la proposition des États-Unis d'Amérique, du Japon et de l'Union européenne pour l'établissement de deux groupes de travail informels des véhicules électriques.

b) 13-16 mars 2012: Forum mondial de l'harmonisation des Règlements concernant les véhicules (WP.29) (156e session) − Adoption officielle de la décision de lancer les deux groupes informels par le WP.29 à Genève, désignation des présidents, vice-présidents et secrétaires.

c) Avril 2012: Première réunion du groupe de travail informel EVS.

d) Mai 2012: Adoption du mandat du groupe de travail informel EVS par le GRSP à sa cinquante et unième session.

e) 2012-2014: Réunions du groupe de travail informel EVS, soumission régulière de rapports au GRSP et à l'AC.3, élaboration de propositions pour le projet de RTM ONU sur la sécurité des véhicules électriques.

f) Fin 2014: Adoption éventuelle du RTM ONU sur la sécurité des véhicules électriques.

Annexe III

Projet d'amendements au Règlement n° 14

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/3 (voir par. 21 du présent rapport)

Ajouter un nouveau paragraphe 5.4.3.6.1, ainsi conçu:

«5.4.3.6.1 Nonobstant …

a) La ceinture de sécurité … un adulte de taille moyenne;

b) L'ancrage supérieur effectif doit être conçu de façon à ce qu'il puisse être réglé en hauteur au moyen d'un dispositif de réglage manuel facilement accessible à la personne portant la ceinture en position assise et d'une manœuvre facile et commode;

c) L'ancrage supérieur effectif …;

d) …».

Texte adopté sur la base du document GRSP-51-08 (voir par. 22 du présent rapport)

Paragraphe 5.4.2.1, modifier comme suit:

«5.4.2.1 *Sièges avant des véhicules de la catégorie M_1*

Sur les véhicules automobiles de la catégorie M_1, l'angle α_1… Dans le cas de sièges réglables pourvus d'un **système** de réglage ~~défini au paragraphe 2.12.,~~ dont l'angle du dossier est inférieur à 20° (voir annexe 3, fig. 1),…».

Paragraphe 5.4.2.4, modifier comme suit:

«5.4.2.4 *Sièges arrière et sièges spéciaux avant ou arrière des véhicules de catégories autres que la catégorie M_1*

Sur les véhicules de catégories autres que la catégorie M_1, dans le cas des:

a) banquettes,

b) sièges réglables (avant et arrière) pourvus ~~du~~ **d'un système** de réglage ~~défini au paragraphe 2.12,~~ dont l'angle du dossier est inférieur à 20° (voir annexe 3, fig. 1), et

c) autres sièges arrière,

…».

Annexe IV

Projet d’amendements au Règlement n° 44

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/5 (voir par. 28 du présent rapport)

Ajouter un nouveau paragraphe 7.2.7, ainsi conçu:

«7.2.7 L’attache ISOFIX doit … **aux prescriptions a ou b suivantes:**

a) Le désengagement du mécanisme de verrouillage **du siège complet doit** nécessiter deux actions consécutives, … réalisée; ou

b) **La force nécessaire pour ouvrir l’attache ISOFIX doit être d’au moins 50 N lorsqu’elle est déterminée par les essais** prescrits au paragraphe 8.2.9 ci-après.».

Ajouter les nouveaux paragraphes 8.2.9 à ***8.2.9.5***, comme suit:

«8.2.9 Le siège complet, ou le composant équipé des attaches ISOFIX (embase ISOFIX par exemple), s’il comporte un bouton d’ouverture, doit être fixé rigidement sur un banc d’essai de manière que les attaches ISOFIX soient alignées verticalement comme illustré à la figure 7. Un barreau de 6 mm de diamètre et 350 mm de longueur doit être fixé aux attaches ISOFIX. Une masse de 5 kg doit être attachée aux extrémités du barreau.

8.2.9.1 Une **force d’ouverture doit être appliquée …** sur le bouton ou … **de la force d’ouverture.**

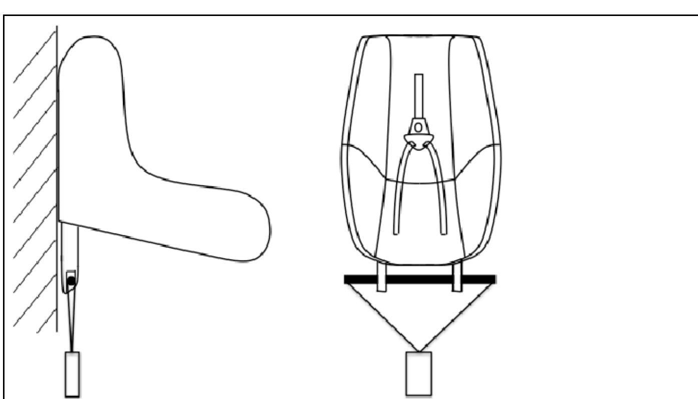
8.2.9.2 La force d’ouverture … de 25 mm de rayon**.**

8.2.9.3 Si la conception du dispositif de retenue pour enfant ne permet pas l’application de la méthode décrite aux paragraphes 8.2.9.1 et 8.2.9.2, une variante de méthode peut être appliquée avec l’accord du service technique exécutant les essais.

8.2.9.4 **La force d’ouverture de l’attache ISOFIX mesurée est celle nécessaire pour ouvrir la première attache.**

8.2.9.5 **L’essai est exécuté sur un siège neuf, et répété sur un siège ayant été soumis à l’essai de cycles d’ouverture/fermeture prescrit au paragraphe 7.2.6.**

Figure 7



5 kg».

Annexe V

Projet d’amendements au Règlement n° 100

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/ GRSP/2012/10 (voir par. 33 du présent rapport)

...

Annexe 7, lire:

«*Annexe 7*, − Détermination des émissions d’hydrogène pendant les opérations de charge **du SRSEE** **...**

Appendice 1 − Étalonnage des appareils pour les essais d’émissions d’hydrogène..

...».

Ajouter un paragraphe 2.24, libellé comme suit:

«2.24 par “*constructeur*”,… Il n’est pas indispensable que cette personne ou cet organisme participe directement à toutes les étapes de la fabrication du véhicule **ou du composant** faisant l’objet de l’homologation.».

Paragraphe 2.36 (nouveau), lire:

«2.36 par “*type de SRSEE*” des systèmes…

...

d) la construction, les matériaux et les dimensions **du carter** et…

...».

...

Paragraphe 5.1.1, modifier comme suit:

«5.1.1 Protection contre le contact direct

La protection contre le contact direct avec des parties sous tension **est également prescrite pour** les véhicules équipés de tout type de SRSEE homologué **au titre de la partie II du présent Règlement.**

La protection…».

Paragraphe 5.1.2, modifier comme suit:

«5.1.2 Protection contre le contact indirect

La protection contre le contact indirect **est également prescrite pour** les véhicules équipés de tout type de SRSEE homologué **au titre de la partie II du présent Règlement.**».

...

Paragraphe 6.4.1.3, modifier comme suit:

«6.4.1.3 Critère d'acceptation

Au cours de l'essai, il ne doit être observé aucun des effets suivants:

a) ...

...

c1) Fuite d'électrolyte au cas où l'essai s'effectue conformément aux dispositions du paragraphe 6.4.1.1

i) Au cours des 30 min qui suivent le choc il ne doit se produire aucune fuite d'électrolyte du SRSEE vers l'intérieur de l'habitacle.

ii) Il ne doit pas se produire de fuite d'électrolyte du SRSEE supérieure à 7 % en volume de la contenance en électrolyte du SRSEE vers l'extérieur de l'habitacle (dans le cas des batteries de traction de type ouvert, une limite des fuites de 5 l au maximum s'applique également).

c2) Fuite d'électrolyte au cas où l'essai s'effectue conformément aux dispositions du paragraphe 6.4.1.2

...

Dans le cas d'un SRSEE à haute tension, la résistance d'isolement doit être d'au moins 100 Ω/Volt pour l'ensemble du SRSEE lorsqu'elle est mesurée après l'essai conformément à l'annexe 4A **ou à l'annexe 4B du présent Règlement,** sinon l'indice de protection IPXXB **doit être appliqué pour le dispositif** faisant l'objet de l'essai**.**

...

Afin de confirmer la conformité avec la prescription c1) du paragraphe 6.4.1.3 un revêtement approprié sera appliqué, **si nécessaire,** sur**…**».

Paragraphe 6.4.2.1.2, modifier comme suit:

«6.4.2.1.2 Essai sur un composant spécifique à un véhicule

...

...

En accord avec le service technique le constructeur peut **appliquer des valeurs de force déduites des résultats obtenus** avec des procédures d'essai de choc différentes**,** pour autant **que ces forces soient égales ou supérieures** à celles qui auraient été déterminées à partir des données obtenues **conformément aux règlements** mentionnés ci-dessus**.**

...».

Paragraphe 6.4.2.2, modifier comme suit:

«6.4.2.2 Essai sur un composant

L'essai doit être exécuté conformément à l'annexe 8D du présent Règlement.

Un SRSEE homologué en vertu des dispositions du présent paragraphe doit être monté dans un emplacement **situé entre les deux plans suivants: a) un**

plan vertical perpendiculaire à l'axe médian du véhicule situé à 420 mm vers l'arrière du point avant extrême de la carrosserie du véhicule et b) un plan vertical perpendiculaire à l'axe médian du véhicule situé à 300 mm vers l'avant du point arrière extrême de la carrosserie du véhicule.

...

En accord avec le service technique le constructeur peut **appliquer des valeurs de force déduites des résultats obtenus** avec des procédures d'essai de choc différentes**,** pour autant **que ces forces soient égales ou supérieures** à celles qui auraient été déterminées à partir des données obtenues **conformément aux règlements** mentionnés ci-dessus**.**».

Paragraphe 6.4.2.3, modifier comme suit:

«6.4.2.3 Critère d'acceptation

Au cours de l'essai, il ne doit être observé aucun des effets suivants:

a) Feu

...

c1) Fuite d'électrolyte au cas où l'essai s'effectue conformément aux dispositions du paragraphe 6.4.1.1

i) Au cours des 30 min qui suivent le choc il ne doit se produire aucune fuite d'électrolyte du SRSEE vers l'intérieur de l'habitacle.

ii) Il ne doit pas se produire de fuite d'électrolyte du SRSEE supérieure à 7 % en volume de la contenance en électrolyte du SRSEE vers l'extérieur de l'habitacle (dans le cas des batteries de traction de type ouvert, une limite des fuites de 5 l au maximum s'applique également).

c2) Fuite d'électrolyte au cas où l'essai s'effectue conformément aux dispositions du paragraphe 6.4.1.2.

…

Dans le cas d'un SRSEE à haute tension, la résistance d'isolement doit être d'au moins 100 Ω/Volt pour l'ensemble du SRSEE lorsqu'elle est mesurée après l'essai conformément à l'annexe 4A **ou à l'annexe 4B du présent Règlement,** sinon l'indice de protection IPXXB **doit être appliqué pour le dispositif** faisant l'objet de l'essai**.**

...».

...

Annexe 6, partie 1, point 3.4, modifier comme suit:

«**3.4 Caractéristiques électriques:**»

...

Annexe 7, titre, modifier comme suit:

«DÉTERMINATION DES ÉMISSIONS D'HYDROGÈNE PENDANT LES OPERATIONS DE CHARGE **DU SRSEE**».

…

Paragraphe 5.1.4.4 (nouveau), lire:

«5.1.4.4 Le véhicule doit …. au paragraphe **5.1.4.7** ci-dessous.».

…

Paragraphe 5.1.4.9 (nouveau), lire:

«5.1.4.9 L'essai se termine …. au paragraphe **5.1.4.6**. Les différents temps…».

…

«5.2.4.9 L'essai se termine … au paragraphe **5.2.4.6**. Les différents temps…».

…

5.2.5.11 L'essai se termine … au paragraphe **5.2.5.8**. Les différents temps écoulés sont enregistrés. La … au paragraphe 6.».

…

Annexe 8 (nouvelle), lire:

«Annexe 8

…

Régime de décharge**:** La procédure de décharge, y compris le **critère d'arrêt, doit être définie par le constructeur.** Sauf autre disposition**, la décharge doit se faire à un courant de 1C.**

…».

Annexe 8A

…

Paragraphe 2.1, lire:

«2.1 L'essai doit être effectué soit avec le SRSEE complet soit avec un ou plusieurs des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et… Si le module électronique de gestion du SRSEE **n'est pas intégré au carter contenant les cellules-éléments**, **le module de gestion** peut être omis **de l'installation sur le système soumis à l'essai**, si le constructeur en fait la demande.».

…

Paragraphe 3.2, lire:

«3.2 Mode opératoire

Le dispositif faisant l'objet de l'essai doit être…

…

À la demande du constructeur et en accord avec le service technique, le tableau de corrélation entre la fréquence et l'accélération (tableau 1) peut être remplacé par un profil caractéristique d'essai de vibrations déterminé par le constructeur du véhicule et dont il a été démontré qu'il pouvait être appliqué au véhicule. **L'homologation d'un SRSEE faisant l'objet de l'essai en vertu du présent paragraphe n'est valable que pour un type de véhicule donné.**

Après l'essai de vibrations, il doit être effectué un cycle standard comme décrit à l'appendice 1 de l'annexe 8, si cette opération n'est pas inhibée par le système soumis à l'essai.

…».

Annexe 8B, paragraphe 2, lire:

«2. L'essai doit être effectué soit sur le SRSEE complet soit sur un ou plusieurs des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et…**.** Si le module électronique de gestion du SRSEE **n'est pas intégré au carter contenant les cellules-éléments**, **le module de gestion** peut être omis **de l'installation sur le système soumis à l'essai**, si le constructeur en fait la demande.».

…

Annexe 8C, paragraphe 2.1, lire:

«2.1 L'essai doit être effectué soit sur le SRSEE complet soit sur un ou plusieurs des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et…**.** Si le module électronique de gestion du SRSEE **n'est pas intégré au carter contenant les cellules-éléments**, **le module de gestion** peut être omis **de l'installation sur le système soumis à l'essai**, si le constructeur en fait la demande.».

…

Annexe 8D

Paragraphe 2.1, lire:

«2.1 L'essai doit être effectué soit sur le SRSEE complet soit sur un ou plusieurs des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et…**.** Si le module électronique de gestion du SRSEE **n'est pas intégré au carter contenant les cellules-éléments**, **le module de gestion** peut être omis **de l'installation sur le système soumis à l'essai**, si le constructeur en fait la demande.».

…

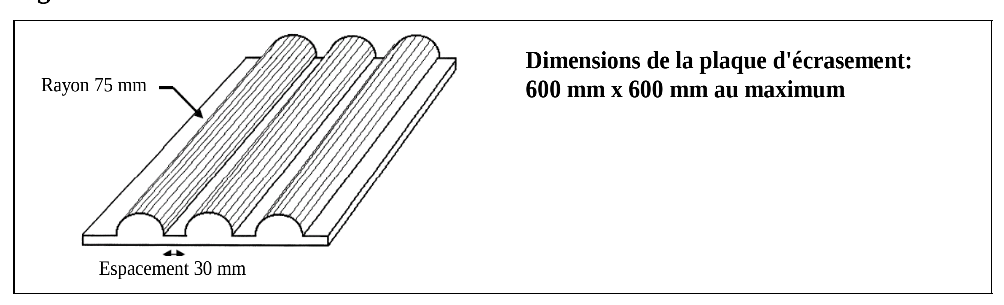
Paragraphe 3.2.0, supprimer:

Paragraphe 3.2.1, lire:

«**3.2.1 Force d'écrasement**

Le dispositif faisant l'objet de l'essai **doit être soumis à une force d'écrasement entre une base résistante et une plaque d'écrasement, comme représenté à la figure 1, d'au moins 100 kN, mais d'au plus 105 kN, sauf autre indication selon** le paragraphe 6.4.2 du présent Règlement**, avec un temps de montée en force de moins de 3 min et un temps de maintien d'au moins 100 ms, mais d'au plus 10 s.**

Figure 1



À la demande du constructeur, une valeur plus élevée de la force d'écrasement, du temps de montée, du temps de maintien ou des trois à la fois, peut être appliquée.

Les conditions d'application de la force doivent être déterminées par le constructeur et le service technique en tenant compte du sens de déplacement du SRSEE tel qu'il est installé sur le véhicule. La force est appliquée horizontalement et perpendiculairement au sens de déplacement du SRSEE**.**

L'essai doit se terminer par une période d'observation d'une heure à la température ambiante de l'environnement d'essai.».

Annexe 8E

….

Paragraphe 2.1, lire:

«**2.1** L'essai doit être effectué soit sur le SRSEE complet soit sur un ou plusieurs des **sous-systèmes qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et leurs connexions électriques. **Si le** constructeur choisit l'essai sur un ou plusieurs sous-systèmes, **il doit démontrer que les résultats obtenus peuvent raisonnablement être extrapolés à un SRSEE complet** en ce qui concerne sa sécurité dans les mêmes conditions**.** Si le module électronique de gestion du SRSEE **n'est pas intégré au carter contenant les cellules-éléments**, **le module de gestion** peut être omis **de l'installation sur le système soumis à l'essai**, si le constructeur en fait la demande. **Lorsque les sous-systèmes du SRSEE concernés sont répartis dans tout le véhicule, l'essai peut être effectué sur chaque composant pertinent du sous-système du SRSEE.**».

Paragraphe 3.3, lire:

«3.3 La flamme à laquelle le réservoir est exposé… La quantité de carburant … doit suffire pour entretenir la flamme, dans des conditions de combustion libre, pendant **la durée totale de la procédure d'essai.**

Le feu doit couvrir...».

Annexe 8F

…

Paragraphe 2, lire:

«2. L'essai doit être effectué soit sur le SRSEE complet soit sur un ou plusieurs des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et…**.** Si le module électronique de gestion du SRSEE **n'est pas intégré au carter contenant les cellules-éléments**, **le module de gestion** peut être omis

de l'installation sur le système soumis à l'essai, si le constructeur en fait la demande.».

…

Paragraphe 3.2, lire:

«3.2 Court-circuit

…

Les bornes positive et négative **du dispositif faisant l'objet de l'essai** doivent être reliées entre elles pour provoquer un court-circuit. La résistance de la connexion utilisée à cette fin ne doit pas être supérieure à 5 mΩ**.**

...

Paragraphe 3.3, lire:

«3.3 Cycle standard et période d'observation

Juste après la fin de l'essai de court-circuit il doit être effectué un cycle standard comme décrit à l'appendice 1 de l'annexe 8, si cette procédure n'est pas inhibée par le **dispositif faisant l'objet de l'essai**.

…».

Annexe 8G

…

Paragraphe 2, lire:

«2. L'essai doit être effectué, dans des conditions de fonctionnement normales, soit sur le SRSEE complet soit sur un ou plusieurs des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et….».

…

Paragraphe 3.3, lire:

«3.3 Cycle standard et période d'observation

Juste après la fin de l'opération de charge il doit être effectué un cycle standard comme décrit à l'annexe 8, si cette procédure n'est pas inhibée par le **dispositif faisant l'objet de l'essai**.

…».

Annexe 8H

…

Paragraphe 2, lire:

«2. L'essai doit être effectué … des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et….».

…

Annexe 8I

Paragraphe 1, lire:

«1. Objet

Cet essai a pour objet de contrôler l'efficacité des mesures de protection du SRSEE contre la surchauffe interne **au cours de l'opération**, **même en cas de défaillance du** système de refroidissement **s'il existe**. Dans le cas où **aucune mesure de protection particulière n'est nécessaire pour empêcher que le SRSEE puisse atteindre un état dangereux par surchauffe interne**, la sécurité de fonctionnement doit être démontrée.».

Paragraphe 2.1, lire:

«2.1 L'essai **suivant peut être** effectué soit sur le SRSEE complet **(il peut s'agir d'un véhicule complet)** soit sur un ou plusieurs des sous-systèmes **qui en font partie**, **notamment les cellules-éléments** et…. **Si le constructeur … dans les mêmes conditions.** L'essai **peut être exécuté sur un dispositif modifié par accord entre le constructeur et le service technique. Ces modifications ne doivent pas avoir d'effet sur les résultats de l'essai.**».

Annexe VI

Proposition d'extension du mandat du groupe de travail informel des dispositifs de retenue pour enfants pour les phases 2 et 3

Texte adopté sur la base du document GRSP-51-34 (voir par. 39 du présent rapport)

a) Le groupe informel examinera dans le cadre de la phase 2 l'addition, dans le nouveau projet de règlement relatif aux «Systèmes évolués de retenue pour enfant utilisés à bord des véhicules automobiles», des amendements nécessaires à l'inclusion des SRE de type non intégral munis de fixations ISOFIX et en vue d'étendre le concept «I-size» à ces SRE, pour examen par le Groupe de travail.

b) L'achèvement de la phase 2 est prévu pour la cinquante et unième session du Groupe de travail (mai **2013**).

c) Dans le cadre de la phase 2, le groupe informel établira des définitions, des critères d'efficacité et des méthodes d'essai applicables aux SRE de type non intégral munis de fixation ISOFIX (conçus pour utiliser la ceinture de sécurité pour adultes).

d) Dans le cadre de la phase 2, le groupe informel examinera l'impulsion d'essai de choc avant (conditions plus rigoureuses et évaluation de l'intégrité du SRE) à la lumière des données récentes d'accident.

e) Au cours de la phase 2 également, le groupe informel veillera à la stricte application des critères de lésion admis et reconnus relatifs à la nouvelle génération de mannequins de type Q utilisés dans les essais de choc avec bébé/enfant, tels qu'ils sont promus par le Comité européen du véhicule de sécurité et d'autres programmes de recherche de l'Union européenne, à la lumière des données récentes d'accident.

f) Le groupe informel devra élaborer des dispositions transitoires en vue de faire disparaitre les références aux SRE ISOFIX dans le Règlement n° 44 une fois que le WP.29 aura adopté les phases 1 et 2 (**décembre 2013**).

g) L'achèvement de la phase 3 est prévu pour la cinquante-troisième session du GRSP (mai **2014**).

h) Dans le cadre de la phase 3, le groupe informel élaborera les amendements nécessaires pour actualiser le Règlement n° 44 afin d'inclure les SRE fixés au moyen de la ceinture de sécurité et les Règlements n°s 14 et 16, afin de prendre en compte pour cette catégorie de SRE les résultats des phases 1 et 2.

i) Le groupe informel se fondera notamment sur l'expertise représentée par les WG.18 et WG.12 du CEVE et le TC22/SC12 de l'ISO, le nouveau programme pour l'évaluation des systèmes de retenue pour enfants (NPACS), le projet de protection des enfants sur les routes européennes (CASPER), ainsi que sur les résultats des débats menés en son sein et au sein du GRSP.

j) Si nécessaire, le groupe informel élaborera des méthodes d'essai complémentaires et proposera d'autres critères d'évaluation.

k) Le groupe informel étudiera des mesures appropriées afin de limiter les cas d'utilisation incorrecte des systèmes de retenue pour enfant, en particulier avec les enfants âgés de moins de 15 mois.

l) Fin du mandat du groupe de travail informel des SRE (fin 2014).

Annexe VII

Proposition d'amendements aux Règlements n°s 12, 94, 95 et 100

Amendements adoptés concernant le document ECE/TRANS/WP.29/GRSP/2012/11 (voir par. 41 du présent rapport)

A. Proposition de complément 2 à la série 04 d'amendements au Règlement n° 12 (Dispositif de conduite)

Paragraphe 2.16.2, modifier comme suit:

«2.16.2 Par "*habitacle*", … avec les **parties** sous haute tension;».

Paragraphe 13.3.6, modifier comme suit:

«**13.3.6** Si, au moment de …**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser l'homologation** ~~**[l'immatriculation]**~~ **au plan national des véhicules…**».

Sigle SRSE, corriger en SRSEE dans tout le texte du Règlement.

B. Proposition de complément 3 à la série 02 d'amendements au Règlement n° 94 (Protection en cas de choc avant)

Paragraphe 2.7.2, modifier comme suit:

«2.7.2 Par "*habitacle*", … avec les **parties** sous haute tension;».

Paragraphe 11.7, modifier comme suit:

«**11.7** Si, au moment de …**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser l'homologation** ~~**[l'immatriculation]**~~ **au plan national des véhicules…**».

Sigle SRSE, corriger en SRSEE dans tout le texte du Règlement.

C. Proposition de complément 2 à la série 03 d'amendements au Règlement n° 95 (Protection en cas de choc latéral)

Paragraphe 2.3.2, modifier comme suit:

«2.3.2 Par "*habitacle*", … avec les **parties** sous haute tension;».

Paragraphe 10.9, modifier comme suit:

«**10.9** Si, au moment de …**, les Parties contractantes appliquant le présent Règlement peuvent refuser l'homologation** ~~**[l'immatriculation]**~~ **au plan national des véhicules…**».

Sigle SRSE, corriger en SRSEE dans tout le texte du Règlement.

D. Proposition de complément 2 à la série 01 d'amendements au Règlement n° 100 (Sécurité des véhicules électriques à batterie)

Paragraphe 2.18, modifier comme suit:

«2.18 Par "*compartiment à bagages*" … protéger **les occupants de tout** contact direct avec **les parties** sous **haute** tension; celui-ci étant…;».

Paragraphe 2.21, modifier comme suit:

«2.21 Par "*habitacle*", … protéger **les occupants de tout** contact direct avec **les parties** sous **haute** tension;».

Sigle SRSE, corriger en SRSEE dans tout le texte du Règlement.

Annexe VIII

[English only]

Liste des groupes de travail informels du GRSP

Groupe de travail informel	*Président*	*Date d'expiration du mandat (sauf décision du WP.29)*	*Secrétaire*
Frontal Impact (FI)	Mr. Pierre Castaing Phone: +33 1-69801750 Fax: +33 1-69801719 Email: pierre.castaing@utac.com	December 2014	
Harmonized side impact dummies	Ms. Mary Versailles Phone: +1 202 366 20 57 Fax: +1 202 493 29 90 Email: mary.versailles@dot.gov	---	
Head restraints (GTR7-Phase 2)	Mr. Bernard Frost Phone: +44-(0)207 9442107 Fax: +44-(0)207 9449623 Email: bernie.frost@dft.gsi.gov.uk	December 2012	OICA
Hydrogen and fuel cells subgroup safety (SGS)	Mr. Kazuyuki Narusawa Phone: +81 4-22413218 Fax: +81 4-22768604 Email: narusawa@ntsel.go.jp	[December 2012]	USA
Child restraint systems	Mr. Pierre Castaing Phone: +33 1-69801750 Fax: +33 1-69801719 Email: pierre.castaing@utac.com	[December 2014]	
Electric safety	Mr. Gerd Kellermann Phone: +49 228 99 300 4304 Mobile: +49 151-16822235 Fax: +49 228 99 300 807 4304 Email: Gerd.Kellermann@bmvbs.bund.de	December 2012	
Pedestrian safety (GTR9-Phase 2)	Mr. Richard Damm Tel.: +49 (0) 228 99 300 4302 Fax: +49 (0) 228 99 300 807 4302 Email: richard.damm@bmvbs.bund.de	May 2013	
Pole side impact	Mr. Robert Hogan Phone: +61 2 62 74 72 66 Fax: +61 2 62 74 74 77 Email: robert.hogan@infrastructure.gov.au	---	
Electric Vehicle Safety (EVS)	United States of America., vice-chaired by the European Union and China	December 2014	Japan